NUMAI PRIN REGULAMENT, NU SE ASIGURĂ CALITATEA!

Campionatul republican de atletism pe echipe ne-a oferit, nu o dată, subiecte de analiză și de comentarii. Este și firesc să fie așa din moment ce avem de-a face cu cea mai importantă competiție internă a atletismului nostru, care angrenează în întrecere cîteva sute de atleți și atlete reprezentînd, în ultimă instanță, cartea de vizită a activității desfășurate pe tărîmul atletismului în fiecare colț de țară.

Istoria acestei mari confruntări de forțe, de posibilități organizatorice, consemnează existența mai multor ediții eșalonate de-a lungul a mai bine de un deceniu, ceea ce presupune că avem de acum o bogată experiență în acest domeniu: de la selecționarea și pregătirea atleților, la formarea unui corp de arbitri și stabilirea în amănunt a tuturor chestiunilor legate de desfășurarea unei reuniuni etc. Și totuși, deși avem o bună experiență, lucrurile nu merg așa cum trebuie, motiv pentru care campionatul pe echipe nu reprezintă decît intenționat cea mai importantă competiție a atletismului nostru, fiind consemnate etapă de etapă, ediție de ediție cam aceleași deficiențe.

Ca să nu ne ducem prea mult în urmă, vom prezenta acum cîteva exemple de la ediția din acest an a campionatului. Astfel, mergînd pe linia din anii trecuți (criticată la momentul respectiv) unele regiuni ca Dobrogea, Galați, Maramureș, Hunedoara au recurs, în continuare, la tot felul de improvizații pentru formarea echipelor lor reprezentative, folosind în multe cazuri aceiași și aceiași atleți lipsiți de perspectiva progresului, în loc să se fi străduit să-și completeze loturile cu tineri sportivi, pe care să-i fi pregătit într-un mod corespunzător. La meciul dintre Dobrogea și regiunea București, din prima etapă a campionatului (divizia B, seria a II-a) nu mai puțini de 23 de concurenți au înregistrat rezultate foarte slabe care nu le-au adus nici măcar un punct! În întîlnirea Ploiești — Hunedoara — Progresul București, 20 de concurenți nu au obținut, de asemenea, nici un punct, pentru că au realizat rezultate foarte slabe, le-am zice, sub orice critică. La partida Metalul București — Galați — Oltenia în loc de șase concurenți, la prăjină n-a fost prezent decît unul singur, iar la ciocan, doi (!!).

Recent, Federația de atletism a luat în discuție toate aceste chestiuni legate de desfășurarea campionatului pe echipe și a hotărît să aducă unele corectări regulamentului competiției.

În liniile mari vă vom prezenta îmbunătățirile aduse regulamentului campionatului republican:

● Divizia A se va desfășura, ca și anul acesta, cu 9 echipe (*Steaua, Dinamo, Rapid, I.C.F. și Metalul București, Cluj, Argeș, Banat, Brașov*).

● Divizia B va avea doar o singură grupă, în loc de două, echipele fiind împărțite pe zone geografice: *I — Bacău, Iași, Galați, Suceava; II — Progresul Buc., Dobrogea, Ploiești, Oltenia și reg. București; III — Crișana, Hunedoara, Maramureș, Mureș-Autonomă Maghiară*. În cadrul celor trei zone vor avea loc cîte trei etape (meciuri bilaterale sau triunghiulare). Cea de a patra etapă va reuni în întîlniri directe cîștigătoarele celor trei zone (învingătoarea va promova în 1969 în divizia A) care vor stabili locurile 1—3 ale clasamentului general. Formațiile de pe locul doi în grupe vor stabili locurile 4—6 ale clasamentului general ș.a.m.d.

● Regulamentul prevede ca atleții peste 27 de ani să posede, în mod obligatoriu, categoria I de clasificare sportivă (pînă acum se cerea cat. a II-a), cei pînă la 27 de ani vor trebui să aibă cat. a II-a (pînă acum, a III-a), iar juniorii trebuie să fie clasificați la cat. a III-a. Un atlet nu va mai putea lua parte decît în proba sau în probele pentru care deține categoria respectivă de clasificare, stăvilindu-se astfel practica potrivit căreia, pînă acum, un atlet clasificat la ciocan, de pildă, putea fi înscris la oricare altă probă.

Salutăm inițiativa F.R.A. de a spori, în primul rînd prin regulament, valoarea tehnică a acestei competiții, dar apreciem că aceste corectări, nesusținute și de o muncă laborioasă din partea antrenorilor, a consiliilor cluburilor și a forurilor sportive teritoriale nu vor putea duce la succes. Deci va trebui multă, multă muncă și spirit de răspundere. Altfel, nici aceste evidente îmbunătățiri ale regulamentului nu-și vor putea atinge ținta!

Romeo VILARA

DE LA START LA SOSIRE

„CUPA VIITORUL"

Centrul sportiv experimental Viitorul organizează în zilele de 10, 17 și 24 decembrie, în sala din Bdul. Muncii, „Cupa Viitorul" la atletism. Concursul va cuprinde următoarele probe: 50 m, lungime și înălțime pentru băieți și fete, copii, juniori mici și mari, 50 mg fete și 55 mg băieți (juniori mici și mari). Pot participa atleții tuturor secțiilor din Capitală.

VLAD HODOȘ — 46,80 M CU DISCUL DE 2 KG!

Cu prilejul unui concurs atletic de verificare, desfășurat zilele trecute pe stadionul Tineretului din Capitală, juniorul Vlad Hodoș (Șc. sp. 2) — 16 ani, a aruncat discul de 2 kg la 46,80 m, al cincilea rezultat românesc al anului.

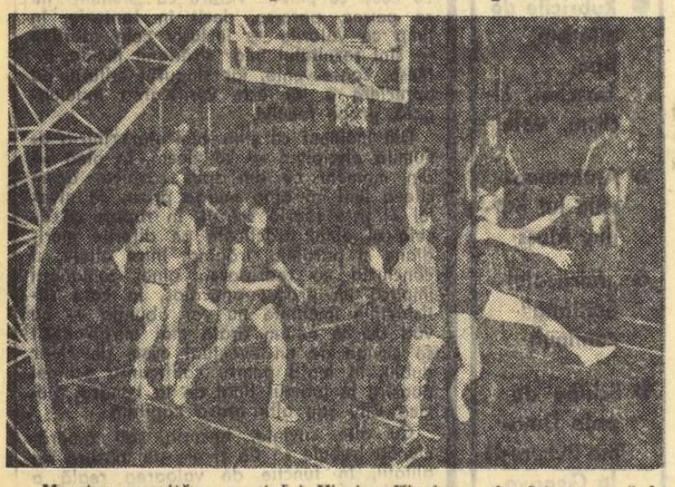
SPORTIVI DIN R.D.G., LA POIANA BRAȘOV

De cîteva zile se află în țara noastră cîțiva dintre cei mai valoroși aruncători din R.D. Germană, care vor efectua o perioadă de pregătire la Poiana Brașov. Grupul condus de antrenorul federal principal Karl-Heinz Bauxfeld cuprinde nume de mare rezonanță în atletismul mondial, printre care discobolii *Detlef Thorith* (campion european în 1966) și *Hartmut Losch*, aruncătoarele de greutate *Margitta Gummel* și *Maritta Lange*, posesoare ale unor cifre de 17,68 m și, respectiv, 17,35 m în acest an.

ATLEȚI ROMÂNI VOR FACE ANTRENAMENTE LA EREVAN

Miercuri a plecat la Erevan un grup de fruntași ai atletismului nostru: *Mihaela Peneș, Iosif Naghi, Virginia Bonci, Șerban Ioan, Petre Astafei, Șerban Ciochină, Ileana Silai, Curt Socol, Valeria Bufanu* etc. Pentru o scurtă perioadă de timp ei vor face antrenamente în Capitala R.S.S. Armene, situată la o altitudine de peste 2 000 metri.

ASTĂ-SEARĂ, LA FLOREASCA, Politehnica și M.T.K. promit un joc interesant



Maestra emerită a sportului Viorica Niculescu (în foto, aruncă la coș) are din nou prilejul să se evidențieze, de astă dată, în compania baschetbaliștilor de la M.T.K.

Foto: T. Roibu

HERCZE ANDOR, antrenorul echipei M.T.K.: „Avem o misiune foarte dificilă, deoarece știm că Politehnica este o formație valoroasă, al cărei joc ne este însă necunoscut. Doresc să obținem un rezultat care să ne permită calificarea după meciul de la Budapesta".

GRIGORE COSTESCU, antrenorul echipei Politehnica: „Sarcina noastră este foarte grea, pentru că, deși nu cunoaștem jocul M.T.K.-ului, știm că are o valoare ridicată. Aș vrea să obținem la București un avantaj care să ne îndreptățească să sperăm calificarea și după partida de la Budapesta".

Declarațiile atît de asemănătoare ale celor doi antrenori sînt elocvente asupra șanselor campioanelor României și Ungariei la baschet feminin, care se întîlnesc în turul al doilea al „C.C.E.". Se înfruntă două echipe valoroase, la fel de necunoscute însă una față de cealaltă. Desigur, acest lucru nu poate decît să sporească interesul amatorilor de baschet din Capitală, care au prilejul, astăzi, de la ora 19, în sala Floreasca, să urmărească evoluția a două formații din care fac parte numeroase jucătoare din loturile reprezentative ale celor două țări: Taflan, Dumitrescu, Diaconescu de la Politehnica, Hegedüș, Kovacs, Keszeine, Korenne ș.a. de la M.T.K.

Iată loturile complete (în paranteze, numerele de pe tricou): POLITEHNICA BUCUREȘTI: Demetrescu (3), Chelaru (5), Dumitrescu (6), Niculescu (7), Ghiță (8), Tintorescu (9), Haralambie (10), Vogel (11), Taflan (12), Varfepniue (13), Fierlinger (14), Diaconescu (15); M.T.K. BUDAPESTA: Kovacs (6), Borbely (4), Hegedüș (5), Feher (7), Keszeine (8), Elekes (9), Pillingerne (10), Korenne (11), Varga (12), Tarjanyi (14), Nagy (16).

Subliniem prezența în rîndul bucureștencelor a Bogdanei Diaconescu, transferată de la Rapid.

Oaspetele au sosit în Capitală miercuri dimineață, iar seara au făcut un antrenament de acomodare în sala Floreasca. Din formație se remarcă Hegedüș (a înscris 73 de puncte în cele două meciuri cu A.M.V.J. Amsterdam) și Kovacs (de 155 de ori în naționala Ungariei).

Arbitrii întîlnirii sînt G. Pastor (Iugoslavia) și A. Arabadjan (Bulgaria). Returul va avea loc la 14 decembrie, la Budapesta.

Echipele Sinteza Oradea (femei) și Comerțul Tg. Mureș (bărbați) — învingătoare în campionatul de calificare

La începutul acestei săptămîni — luni și marți — în sala Casei de cultură a raionului Grivița Roșie din București, a avut loc etapa finală a campionatului de calificare pe echipe la tenis de masă. În întrecere au fost angajate 11 formații feminine și 13 masculine, împărțite în cîte trei serii preliminarii. Apoi, cîștigătoarele seriilor au luat parte la un turneu final, fete și băieți.

La echipe femei, Sinteza Oradea, Comerțul Tg. Mureș și Justiția București au acumulat — în turneul final — același număr de puncte. Departajarea s-a făcut, conform regulamentului, pe criteriul tinereții. În consecință, iată clasamentul: *1. Sinteza (Livia Căruceru, Elena Kövary)* cu Justiția 3—2, Comerțul 0—3; 2. Comerțul (Eva Bereckmeri, Olga Laszlo) cu Justiția 1—3; 3. Justiția.

Întîlnirile formațiilor masculine au prilejuit meciuri dîrze între toate cele trei participante ale turneului final: Comerțul Tg. Mureș, Politehnica Timișoara și Dinamo Craiova. Clasament: *1. Comerțul (I. Singeorgean, P. Pal, C. Valici)* cu Dinamo 5—2, Politehnica 5—1; 2. Politehnica (A. Șuba, S. Răcelescu, B. Cărmăzan) cu Dinamo 5—4, 3. Dinamo.

Au promovat în campionatul țării — ediția 1968 — echipele Sinteza Oradea, Comerțul Tg. Mureș, la fete, și Comerțul Tg. Mureș și Politehnica Timișoara, la băieți.

O remarcă privind partidele desfășurate la București: s-a observat o disproporție valorică substanțială între primele trei clasate și restul formațiilor

Octavian Andronic-coresp.

turism

Jurnal de excursie

ZILE DE IARNĂ ÎN RETEZAT

Păstram proaspătă în minte imaginea Retezatului, așa cum îl văzusem ultima oară cu două veri în urmă, sobru și impunător, mîndru de trecutul său geologic, peste care era glaciațiunilor cuaternare a lăsat urme de o stranie măreție, sever dar plin de poezie, cu o vegetație abundentă, căreia i se încredințează în voie zeci de specii de viețuitoare.

Halta Ohaba de sub Piatră, apoi lungul drum al Nucșoarei. Revedeam locuri devenite atît de familiare și totuși trăiam emoția unei descoperiri atunci dezvăluită înaintea ochilor. Era pentru întîia oară cînd urcam spre înălțimile Retezatului în toiul iernii și, privit de departe, uriașul cu nume de legendă luase, în veșmîntul strălucitor al zăpezii, o înfățișare nouă.

Drumul pînă la cabana Pietrele nu-i greu nici în ianuarie. Cu sania pînă în Poiana Cîrnicului, apoi pieptiș pe poteca proaspăt croită prin zăpadă. Ningea liniștit, cu fulgi mari și leneși. Nici n-am simțit cînd am trecut prin poiana Lolaia și iată-ne pășind din piatră în piatră peste izvorul Stînișoarei. Imediat în dreapta, cabana își înalță din acoperiș fumul drept ca o luminare.

Facem un popas scurt, atît cît ne trebuie să sorbim o ceașcă fierbinte de ceai. De aici începe greul și doi dintre tovarășii noștri de drum, întrezărind dificultățile expediției, preferă să ne aștepte la cabană. Am rămas cinci. Urcăm pe valea Pietrele spre Curmătura Bucurei, cărînd cu noi schiuri, corturi, saci de dormit, provizii pentru cîteva zile.

Asfințitul ne găsește pe malul lacului Bucura. Aici instalăm corturile, bătătorind mai întîi zăpada care ne trece de genunchi. Dimineața, sclipirile de argint ale omătului poleiesc piscuri și căldări într-o lumină ireală. În stînga își înalță crestele Peleaga și Păpușa, în față coboară în trepte lacuri cu nume de fată: Florica, Viorica, Ana și Lia, iar în dreapta, vîrful Judele privește solitar spre culmea Slăveiului.

Sub stratul gros de zăpadă dispăruseră urmele cataclismului geologic din cuaternar. Timp de șase zile stîncile Judelui, ale Bucurei și Curmăturii, Peleaga, Păpușa, Vîrful Mare, Slăveiul și Retezatul ne oferă o premieră hibernală. Ceea ce vara părea extrem de simplu trebuia rezolvat acum cu multă grijă și, mai ales, cu prețul unor eforturi deosebite. Au urmat clipe de luptă neîncetată cu asprimea iernii și cu duritatea stîncii, răsplătite însă egal de splendoarea priveliștilor. Am înfruntat rafalele de gheață ale viscolului iscat dintr-un norișor suspendat deasupra coltilor Pelegii, am schiat dezbrăcați pînă la brîu în căldarea Pietrelor, ne-am afundat fără de voie în jungla de zimbri de sub culmea Stînișoarei, învăluiți într-o ceață lăptoasă în care nu se vedea la doi pași, am pregătit cina în zumzetul plăcut al primusului sau am ieșit în puterea nopții afară din cort pentru a-l despresura de zăpada care amenința să-l acopere, am urcat pe solzii de gheață ai Custurii Păpușii, izbiți de rafalele vîntului ce ne șfichiuia obrajii. Dar, o dată ajunși sus, la peste 2.000 m, uitam de fiecare dată totul, fascinați de măreția spectacolului la care asistam. Este marele dar pe care muntele îl face generos tuturor celor ce se încumetă să-i cucerească pas cu pas frumusețile. Ne cățărăm în șaua Vîrfului Mare. Crestele paralele ale munților par o imensă turmă albă ce coboară lin spre nord, unindu-și depărtările cu crestele de vată ale norilor. Revenim prin căldarea Galeșului, Valea Rea și Custura Pelegii, înaintînd anevoie. Crusta de gheață face inutilizabile schiurile. La fiecare pas zăpada se rupe, înfundîndu-ne pînă la mijloc. Ni se cere o mare risipă de energie, dar mai ales un considerabil efort de voință. Sentimentul că trebuie să învingem cu orice preț stihiile iernii ne dă puteri înzecite, ajutîndu-ne să ajungem cu bine la mica noastră tabără. Seara, cînd întunericul începuse să cuprindă văile dimprejur, stabileam, stînd roată în jurul primusului încins, traseul pentru a doua zi...

Era ultima zi și, nu numai pentru acest motiv, ni s-a părut cea mai frumoasă. Urcam, în sclipirea orbitoare a zăpezii, culmea semeață a Retezatului, stăpînul milenar al acestor locuri. Greu de descris în cuvinte sentimentul cuceririi ultimului metru de înălțime! Melomanii l-ar desluși foarte bine în explozia de bucurie din momentul culminant al Simfoniei Alpilor, așa cum l-a trăit cu siguranță Richard Strauss pe culmile celor mai falnici munți ai Europei.

Aici, de pe crestetul nins, retezat de palosul voinicului din poveste, se deschid împrejurimile și depărtările întregului masiv. Stînișoara, Pietrele, Valea Rea și Galeșul își odihnesc spinările în valuri de redută. Spre nord se întinde, netedă și albă, legendara Țară a Hațegului, iar puțin mai la dreapta, valea Nucșoarei, pe care o coborîm a doua zi cu sania, în clinchet de clopoței.

N. DOCSĂNESCU

Cabana Diham în decor de iarnă

Foto: Em. Cristea

Noutăți de la cabane

O tură de documentare de-a lungul unei părți a Carpaților ne-a permis să aflăm ce noutăți ne rezervă această importantă zonă turistică sub aspectul posibilităților de cazare.

● La cabana Muntele Roșu din masivul Ciucaș, de exemplu, au intrat în etapa finală lucrările de recompartimentare a spațiului de găzduire, de extindere a sălii de mese și de înzestrare cu instalații de încălzire centrală.

● La cabana Gîrbova, din munții Baiului, lucrările de modernizare au avut obiective similare, în mare parte, celor de la Muntele Roșu. Și aici se efectuează o recompartimentare a dormitoarelor care vor fi transformate în încăperi mai mici (cu 2-3 paturi) și se introduce încălzirea centrală. Se execută, de asemenea, lucrări pentru realizarea unor instalații interioare de apă (lavoare, dușuri) și sanitare.

● La cabana Gura Rîului, din Piatra Craiului, se realizează lucrări asemănătoare: introducerea încălzirii centrale, extinderea sălii de mese, înzestrarea cu instalații interioare de apă. Totodată se procedează la mărirea spațiului de cazare.

● La cabana Poiana Neamțului, din Făgăraș, se efectuează de asemenea o extindere a spațiului de cazare și totodată o recompartimentare a dormitoarelor în camere cu două paturi. Se introduce apă curentă în cabană, realizîndu-se instalațiile necesare (lavoare), instalații sanitare. În sfîrșit, sala de mese își sporește simțitor capacitatea.

Reamintim amatorilor de schi și de drumeție hibernală că în acest an au mai fost executate lucrări de modernizare la cabanele Mălăiești, Rentea și Bolnoc, care își așteaptă oaspeții cu condiții de găzduire mult îmbunătățite.

TUR DE ORIZONT

● Campionatele mondiale de orientare turistică — 1968 se vor desfășura în zilele de 28 și 29 septembrie în sudul Suediei, nu departe de orașul Linköping. Fiecare reprezentativă va fi alcătuită din 6 bărbați și 5 femei. Următoarele campionate (1970) vor avea loc în R. D. Germană.

● La cel de-al XVI-lea Festival al filmului turistic de munte desfășurat la Trento (Italia), marele premiu a fost decernat peliculei realizată de Lothar Brandler (R. F. a Germaniei) și intitulată *„Senzaționalii Alpi"*.

● La Samarkand, pitoresc oraș din sudul U.R.S.S., se vor construi trei mari hoteluri pentru a se face față afluxului de turiști în continuă creștere. În 1969, orașul urmează să găzduiască mari festivități cu prilejul împlinirii a 2 500 de ani de la întemeiere.

● Norman Dyhrenfurth, conducătorul unei expediții alpine americane pe muntele Everest, se află actualmente în Alpi, unde participă în calitate de consilier tehnic la realizarea unui film artistic american: *„Omul de pe frînghia de nylon"*.

● O interesantă revelație statistică! În timp ce în R. F. a Germaniei cheltuielile pentru propaganda turistică revin la 0,23 dolari pe cap de turist, în Anglia ele se ridică la mai mult de zece ori: 2,50 dolari.

„Pentru mine, cursa de automobile este intrucîtva asemănătoare cu pictura"

ANTIMEMORIILE LUI STIRLING MOSS (II)

„CRED ÎN MOD SINCER CĂ PILOTAREA AUTOMOBILULUI ESTE O ARTĂ"

După mine, conducerea automobilului este o artă. Am pilotat tot felul de mașini: de turism, de sport, de viteză automobile formula I și de record. Pentru mine, o mașină are individualitatea sa. La fel ca și mașina precedentă. Dacă automobilul are patru roți și se deplasează înainte și înapoi, dacă are numărul cerut de viteze, mă voi urca și voi pleca. Dacă are volan și ambreiaj, iar mecanicul (în care am încredere) îmi confirmă că nimic nu se va dizloca, atunci totul e în regulă. În fond, singurul lucru care mă preocupă în mod deosebit este să știu dacă mașina este manevrabilă. Pentru mine, cursa de automobile este intrucîtva asemănătoare cu pictura. Mașina este numai instrumentul, ca și culorile pentru pictor. O mașină poate fi mai bună decît alta, mai frumoasă. O vopsea este mai bună decît alta. Dar, la urma urmei, asta nu are importanță. Pictorul creează cu ce-i cade la îndemînă. La nevoie chiar și cu creioanele colorate ale unui copil. Dați-i lui Picasso o cutie cu creioane colorate. El vă va oferi ceva care valorează 2000 de lire sterline.

● Curajul născut din desperare este lucrul cel mai răspîndit

Alergătorul din „Marile premii" ce se dispută astăzi trebuie să fie mai degrabă un artist decît un desperat, gata să facă totul pentru a supraviețui. Nu sînt de acord cu acela care, alergînd în fiecare săptămînă, gîndește că numai bravura sa îl face să scape cu viață. Curajul născut din desperare este lucrul cel mai răspîndit. În anul 1954, de pildă, aproape 4000 de persoane au scris firmei Mercedes Benz, cerînd un loc de concurent în echipa marii uzine. Fiecare credea că este suficient de curajos pentru a merge cu 200 km la oră. Și aș putea să afirm că 500 dintre ei erau într-adevăr curajoși. Dar curajul nu e greu de găsit. Îndeminarea este însă cu totul altceva. Automobiliștii care nu au altă calitate decît curajul, nu aleargă mult timp. Aș putea spune că la noi curajul vine pe neașteptate. Imaginați-vă că pilotați un automobil aparținînd unei anumite firme și un coleg de echipă pierde o roată. Îl veți vedea răsturnat pe maginea șoselei, dar veți continua să alergați într-o mașină identică. Aceasta cere o oarecare doză de curaj, deoarece aveți toate motivele să fiți neliniștiți. Desigur, o eroare de construcție a făcut ca el să-și piardă roata. Dar același lucru s-ar putea să vi se întîmple.

Dacă eu voi pierde o roată sau dacă frîna mea nu merge și totuși mă salvez, va trebui să urc din nou în această mașină, imediat ce roata a fost schimbată și frînele reparate. Încerci atunci o senzație de vid complet al spiritului. Aici este limita dintre frică și curaj. Eu am pierdut destule roți ca să fiu în temă. Am stricat frînele, am spart cutia de viteză, am masacrat ambreiajele. Experiența mea foarte vastă m-a protejat în ceea ce oamenii numesc un sport periculos. Dar există un lucru pe care nu l-aș face niciodată. Ei bine, nu aș îndrăzni să sar în apă cu capul în jos de pe o trambulină de 10 metri. Deși voi fi asigurat că apa este suficient de adîncă și că nu există nici un pericol, nu aș avea curajul să o fac.

Stirling Moss la volan

● Un gînd de o secundă la o viteză de 400 km pe oră

Cînd am fost desemnat să fac tentative de record mondial cu un automobil M-6 pe pistele de sare ale lacului Utah, acest lucru cerea design temeritate. În primul rînd pentru că eram obligat să o fac, apoi eu știam că am nevoie de cel puțin 5 km pentru a opri bolidul și că nu există nici o șansă de scăpare în eventualitatea că mașina ar lua foc. Treaba asta nu mă încînta de loc. Și închipuiți-vă că într-o fracțiune de secundă toate acestea mi-au trecut prin minte în timp ce indicatorul de viteză urca la 140, 250, 320, 400 km pe oră. Tentativa de record este neînchipuit de grea. După ce ai parcurs o milă (1609 m), trebuie să întrerupi curentul și să apeși pe frînă pînă la fund pentru a stinge orice flacără din motor și de-a lungul țevii de eșapament. Gestul este însoțit de un puternic miros de benzină și de un nor de fum. Esențialul este să împiedici încendiul. Dar, în cazul meu, totul s-a sfîrșit cu bine și am bătut în ziua aceea cinci recorduri mondiale, ceea ce, la drept vorbind, nu este chiar atît de rău.

DE CÎTEVA ORI ÎN CARIERA MEA MI-A FOST FRICĂ. La Monza în 1958 și la Spa în 1960. Cel care susține că nu i-a fost frică niciodată este un lăudăros sau un nebun. Frica este una din senzațiile cele mai intense pe care ni le rezervă viața. Cînd nu voi mai ști ce este frica, cred că îmi va lipsi ceva important, esențial chiar. Dar pentru noi, automobiliștii de competiție, teama vine în timpul acțiunii. Înaintea unei curse, eu studiez totul la milimetru: parcursul, adversarii, pe mine însumi. Niciodată frica de un eventual accident nu-și are loc în preocupările mele. Asta nu ar mai fi teamă, ci aberație. CEL CĂRUIA ÎI ESTE FRICĂ ÎNAINTE DE CURSĂ NU E FĂCUT SĂ FIE PILOT. *Teama vine dintr-o dată. Cînd gonești cu motorul în plin și apare un obstacol neprevăzut. Cînd trebuie să-ți salvezi viața ta, sau să salvezi un coleg de cursă eșalonat în primejdie.*

De fiecare dată cînd am evitat o catastrofă cred că am făcut-o cu toată luciditatea. În momentele critice, reflexele unui pilot se succed într-un ritm nebun. Dar vezi totul cu o claritate extremă. Natural, trebuie să ai și șansă. Dar important este să nu te bazezi pe șansă. E bine să profiți de șansă, dar să nu crezi în ea. Alergam cu 170 km pe oră la volanul unei Maseratti, pe circuitul de la Monza, cînd automobilul a derapat și eu de-abia am putut să gîndesc că ar fi cazul să încerc ceva. Dar nu mai era nimic de făcut. Am strîns frînele, însă n-au avut nici un efect.

Erau frîne de automobil de sport, pe care nici nu le poți simți la această viteză. Mă gîndeam că aș putea conduce ținînd axul volanului între picioare, ceea ce era desigur stupid, dar vă dă o idee despre gravitatea situației. Știam că nu-mi rămîne altceva de făcut decît să aștept un sfîrșit care se anunța tragic. Eram sigur că mă voi răsturna de cealaltă parte a șoselei. Am smuls stîlpii de oțel pe o distanță de 50 de metri și automobilul a alunecat încă 400 de metri. Cauciucurile au explodat, roțile s-au îndoit, întreaga mașină se dizloca în clipa cînd s-a oprit pe dîmbul drept al șoselei. Am fost uimit să mă aflu nevătămat, aproape nu îmi venea să cred.

A doua oară mi-a fost teamă cînd am pierdut o roată în Belgia, pe circuitul de la Spa. Goneam cu 220 km pe oră, cînd simții că mașina începe să derapeze. La început am crezut că e vorba de o pată de ulei, dar deodată văzui o roată luîndu-mi-o înainte. M-am repezit pe frîne și am încercat să întorc mașina. Era cel mai bun mijloc pentru a-i încetini viteza și a repartiza șocul, uniform, asupra întregului corp. M-am ținut bine pînă în momentul cînd am simțit ridicîndu-se coada mașinii. Atunci am știut că se va răsturna. Am lăsat din mînă volanul pe care aproape îl fărîmasem și am fost azvîrlit afară. Faptul următor pe care mi-l amintesc este că m-am trezit proptit în mîini și în genunchi, vedeam ca prin ceață și nu mai puteam respira. Acest lucru m-a înspăimîntat.

Cred că pentru securitatea automobilistului e bine să existe teamă față de anumite lucruri. Dar cînd cunoști ceva foarte bine nu văd nici un motiv de frică.

Adaptare de I. VÎLCEANU

(Va urma)